notiziario della sat dlf udine

Numero 87 Anno 22 (4) dicembre 2017

La riapertura della Sacile-Maniago

Dopo cinque anni dalla frana che fece sviare un Minuetto la ferrovia Pedemontana è stata parzialmente riaperta al traffico sulla tratta Sacile-Maniago. Il 10 dicembre 2017 un treno storico ha percorso questa linea per la nuova inaugurazione, dopo quella di apertura della linea avvenuta il 28 ottobre 1930.

Tutto ha inizio il 6 luglio 2012 quando una piccola frana nella trincea tra il ponte sul torrente Meduna e la stazione di Meduno causò lo svio del Minuetto MD 041. Si decise così di sospendere il servizio e di istituire le autocorse sostitutive anche se venne ripristinata la scarpata franata, senza però riposizionare le rotaie che erano state tolte per facilitare i lavori. La motivazione fu che il traffico sulla linea era praticamente inesistente.

Seguirono anni di proteste e di richieste della riapertura fino a quando nell'ottobre 2016, all'inaugurazione della mostra di Gemona sulla Pedemontana l'ingegner Cantamessa di Fondazione FS diede l'annuncio che la linea sarebbe stata ripristinata sia per il servizio normale che per quello turistico nell'ambito del progetto “Binari senza tempo”, caso finora unico in Italia.

Poco dopo cominciarono i lavori di ripulitura della linea dalle erbacce e dagli arbusti che erano nati sul sedime abbandonato. I lavori hanno avuto un'accelerazione durante questa estate e in luglio fu comunicato che in dicembre sarebbe stata riaperta la tratta Sacile-Maniago con 22 corse (11 coppie) al giorno, mentre il Comitato Pendolari Alto Friuli aveva proposto 12 corse.

I lavori di ripristino sono partiti da Sacile e proseguiti in direzione di Maniago con sostituzione delle rotaie e delle traversine principalmente nelle stazioni al ritmo di 650/700 m al giorno. Già agli inizi di settembre RFI aveva emesso un comunicato in cui si raccomandava di prestare attenzione ai passaggi a livello, dove nel frattempo venivano rimontate le sbarre, e di non attraversare i binari in qualsiasi luogo perché c'era il transito dei mezzi al lavoro e perché venivano effettuate corse per testare il funzionamento delle apparecchiature di sicurezza.

Nel frattempo si sono registrate nuove polemiche da parte di qualche politico sullo sperpero di denaro per un'opera considerata inutile, tanto che il Comitato Pendolari ha espresso una dura presa di posizione ricordando che l'investimento è stato fatto da RFI e non con i soldi dei contribuenti friulani (comunque sempre con fondi statali. N.d.R.) e che tutto ciò comporta un beneficio per i pendolari e offre ottime prospettive in chiave turistica.

Il treno storico, con in testa la 740.293, che ha riaperto la prima tratta della Pedemontana pronto a partire da Sacile (foto E. Ceron)

La locomotiva D 445.1006 in testa al treno storico in attesa di ripartire da Maniago (foto E. Ceron)

In novembre sono cominciate a circolare le prime bozze di orario con 20 corse giornaliere, le cui tracce orarie sono state subito contestate con varie proposte di modifica da parte del Comitato Pendolari che aveva raccolto suggerimenti da parte dei potenziali utilizzatori del servizio. Il 14 novembre sono stati resi pubblici gli orari che prevedono 10 coppie con Minuetto e una corsa Sacile-Maniago con autobus dal lunedì al venerdì, 8 con Minuetto e una corsa Sacile-Maniago con autobus il sabato e 6 nei festivi con autobus con tempi di percorrenza dai 33 ai 44 minuti per i Minuetto con incrocio ad Aviano e Montereale Valcellina e di 1h 03' / 1h 06' per gli autobus.

Gli orari sono stati subito criticati perché non sono state prese in considerazione ed accolte le richieste degli utenti.

Sono stati anche definiti i valori dei

titoli di viaggio lungo la relazione Sacile-Maniago: il biglietto di corsa semplice costa 4,05 euro (3,20 con l'autobus!), l'abbonamento quindicinale 43,85 euro, l'abbonamento mensile 65,30 euro, l'annuale 653 euro. Fino al 31 marzo 2018 è stata attivata una promozione che permette di percorrere con il treno l'intera tratta a 1,55 euro acquistando un biglietto Montereale V.-Maniago. Inoltre, fino a diverso avviso, gli abbonamenti dei bus ATAP si possono utilizzare anche sui treni/bus Trenitalia ed i biglietti Trenitalia e ATAP si possono utilizzare indifferentemente se il servizio prevede l'accoppiata treno/bus Trenitalia e bus ATAP.
A fine novembre sono iniziati i lavori di pittura esterna del fabbricato viaggiatori di Maniago (terminati appena in tempo per l'inaugurazione) ed anche il fabbricato di Pinzano è stato ingabbiato con i ponteggi, mentre si registravano lavori anche nella tratta oltre Maniago. Dopo la riapertura anche il fabbricato di Aviano è stato ingabbiato, con proteste dei viaggiatori perché i ponteggi impedivano il passaggio verso i binari.
Il 7 dicembre sono state segnalate corse prova sulla tratta da riaprire con il Minuetto MD 77.

Il treno storico inaugurale nei pressi di Sacile San Liberale (foto M. Tudisco)

Intanto era stato annunciato che il treno che avrebbe riaperto ufficialmente la Sacile-Maniago sarebbe stato un Minuetto riservato alle autorità; invece qualche giorno prima della data stabilita è stato annunciato che Fondazione FS aveva organizzato per l'occasione un treno a vapore. E così il 10 dicembre il treno è ritornato a percorrere, parzialmente, i binari della Pedemontana.
Il treno inaugurale era composto nell'ordine dalla locomotiva a vapore 740.293 di Verona, dal bagagliaio DI 92223 in livrea castano/isabella, dalle carrozze Az 21106 castano/isabella, 60 83 99 89 010 2 Vfr (ex prova freni) castano/isabella, CI 35638 e CI 35549 Corbellini 2 assi castano/isabella, Bz 36289 centoporte castano/isabella e dal bagagliaio Dz 83031 castano, in coda di spinta la locomotiva diesel D 445.1006. A Maniago non ci sono state manovre, perciò al ritorno la D 445 è diventata la locomotiva titolare. Il convoglio ha effettuato fermate nelle stazioni dove è stato accolto da moltissima gente.

Il primo treno in servizio regolare in partenza da Maniago l'11 dicembre 2017 (fonte Comitato Pendolari Alto Friuli)

Ed il giorno successivo alle 5.52 da Maniago è ripartito il primo treno in regolare servizio. Era il Minuetto MD 041, proprio quello che era sviato 5 anni prima a Meduno. Il Comitato Pendolari Alto Friuli aveva lanciato l'idea che il Minuetto coinvolto nell'incidente fosse il primo a ripercorrere questi binari per riprende il discorso lasciato in sospeso e la direzione regionale di Trenitalia ha accolto la proposta. Su quel treno sono salite sette persone; chissà se erano tutti pendolari o se c'era qualcuno ansioso di riprovare l'emozione del viaggio sulla linea?
Lo stesso giorno sono cominciati i problemi con il passaggio a livello di Ranzano che si è aperto al passaggio del Minuetto e numerose soppressioni di treni con autocorse sostitutive, nonché pesanti ritardi. I giorni seguenti la situazione è rimasta pressoché identica con molti problemi ai passaggi a livello e all'infrastruttura che hanno costretto alla soppressione di molti treni, con conseguenti disagi specialmente per gli studenti che non riescono ad arrivare in tempo a scuola. Si sono così scatenate le polemiche con in prima fila il Comitato Pendolari Alto Friuli che ha definito la fretta di riaprire una pura mossa elettorale ed è stata criticata anche la mancata campagna informativa sul ripristino del servizio. E già la seconda settimana di servizio è stata organizzata nelle stazioni, a bordo treno, sui bus sostitutivi e nelle scuole superiori di Sacile e Maniago una raccolta di firme indirizzata all'assessore regionale ai trasporti e a RFI e Trenitalia. Con tale petizione gli utenti chiedono puntualità ed affidabilità del servizio, apertura delle sale d'aspetto in stazione, monitor informativi e annunci vocali, biglietterie self service, informazioni sulla tariffa promozionale, modifica ed adeguatezza degli orari, integrazione delle navette e bus e una campagna informativa sul territorio.
Un'altra osservazione che è stata fatta è che questa situazione sta rovinando le ottime medie di puntualità e affidabilità del servizio che negli ultimi due anni sono state ottenute in Friuli Venezia Giulia.
A fine anno la situazione non registrava sostanziali miglioramenti.
In relazione alla riapertura della Sacile-Gemona il Comitato Pendolari Alto Friuli con Italia Nostra e ASD Ciampore e con il supporto di FS, ha presentato il progetto "Scuola e ferrovia" che prevede un concorso di idee aperto a tutte le scuole per un logo della Pedemontana, un focus per le scuole elementari e medie dedicato alla scoperta del mestiere del ferroviere e visite alla ferrovia nell'ambito l'alternanza scuola-lavoro per le superiori. Chiede anche l'omologazione dei ciclotreni o per meglio dire i ferrocicli, come sono definiti dalla normativa.

Claudio Canton

Un ottobre di treni storici

Il Barcolana Express con la 728.022 in partenza per Trieste da Miramare l'8 ottobre 2017 (foto D. De Anna)

Quest'anno il mese di ottobre è stato particolarmente ricco di treni storici nella nostra regione, non solo per la quantità, ma anche per la presenza di locomotive che raramente si vedono da queste parti.
Si è incominciato il giorno 8 con l'ormai consueto “Barcolana Express” tra Udine e Trieste C.le via Gorizia al traino della “solita” 728 022.
La vera novità di quest'anno è che lo stesso giorno c'è stato un altro treno storico che da Bassano del Grappa ha raggiunto Trieste, organizzato dall'associazione “La carrozza matta”. Inizialmente previsto al traino di una E 626, su richiesta dell'associazione stessa, aveva invece in testa niente meno che la E 428.226, aerodinamica di quarta serie e conosciuta anstano/isabella e 3 centoporte castano/isabella, tutte al completo a sancire il successo dell'iniziativa.
La differenza tra i due è che, mentre il “Barcolana Express” era organizzato da Fondazione FS, quello da Bassano è stato richiesto dall'associazione “La carrozza matta” ed effettuato materialmente da personale e con mezzi di Fondazione.

storici non attrezzati con SCMT hanno un limite di 50 km/h, il treno con la E 428 è stato visto sfrecciare a velocità prossime ai 100, dimostrando la perfetta efficienza di una macchina costruita nel 1941!
Pure a Trieste C.le i due treni sono stati presi d'assalto da curiosi e appassionati, nonostante vi fosse la Barcolana a pochi passi.

Il treno proveniente da Bassano con la E 428.226 in transito a Miramare l'8 ottobre 2017 (foto D. De Anna)

Il treno speciale per la Barcolana con il Pirata in sosta a Trieste C.le (foto D. De Anna)

che come “ex Pirata” dato che per un periodo dal 1985 al 1997 ha ricevuto la livrea navetta.
Il treno a vapore ha fatto un ritardo di circa 40 minuti a causa di problemi ad una bronzina, per cui ha fatto una sosta prolungata a Gorizia. La sua composizione prevedeva due carrozze centoporte castano/isabella e una grigio ardesia ed il bagagliaio/postale DUI 97144 sempre in grigio ardesia. Buona come sempre la presenza di viaggiatori a bordo. Al rientro non vi sono stati problemi di sorta.
Il treno da Bassano (via Treviso, Portogruaro), che è giunto con circa un'ora di ritardo ma non per problemi al materiale rotabile, era composto da 2 carrozze Bz 32000 castano/isabella, il bagagliaio Dz 80203 grigio ardesia, il bagagliaio DI 92094 a 2 assi ca-

Molte le persone presenti sia nelle stazioni di partenza che in quelle intermedie come Miramare, dove eravamo “appostati”, dato che in quel tratto si potevano vedere entrambi i treni. Anche se per normativa i treni

Il terzo treno della stagione è stato effettuato sabato 21 ottobre da Trieste a Venzone via Cervignano, in occasione della festa della zucca. Inizialmente previsto con la 728.022, per indisponibilità di quest'ultima, è

Il treno della zucca con la 685.196 in arrivo a Venzone il 21 ottobre 2017 (foto D. De Anna)

Il treno della zucca con la 685.196 in partenza da Udine per il viaggio di ritorno (foto D. De Anna)

stato effettuato a sorpresa dalla 685. 196, che avevamo già visto in regione nel settembre 2016 con un treno dal Veneto a Cervignano. La particolarità sta anche nel fatto che questa macchina non percorreva la Pontebbana dal lontano 1995 in occasione di un treno Treviso-Tarvisio C.le via Pedemontana.

Il treno della zucca era composto da una carrozza Bz 32000 castano/isabella, 2 centoporte castano/isabella e il DUI 97144 grigio ardesia.

Il treno giunto a Venzone, dove ha scaricato i viaggiatori, ha poi proseguito per Carnia dove era previsto il salto macchina e il rifornimento per poi rientrare lato tender a Venzone 10 minuti prima della partenza per rientrare a Trieste. Anche in questo caso carrozze abbastanza piene e molti curiosi e appassionati nelle stazioni e lungo linea.

Un appunto fatto da molti riguardava l'orario, che non permetteva di restare a Venzone molto a lungo, tanto che molti hanno fatto andata a vapore e rientro con treno ordinario o, come noi, andata con ordinario e rientro a vapore. Bastava anticipare di mezz'ora l'arrivo al mattino e posticipare di un'ora il ritorno per permettere di passare la giornata più tranquillamente a Venzone e viaggiare sempre con il treno storico.

Complessivamente, quindi, un autunno ricco di treni storici con due macchine d'eccezione dalle nostre parti che fanno ben sperare per il futuro.

Daniele De Anna / Mario Tudisco

Problemi e disservizi sulla Udine-Cividale

Dopo quasi un anno di fermo in deposito, nel mese di giugno sono rientrati dall'Ungheria i carrelli dell' ATR 110 002 FUC, dove erano stati inviati per la revisione generale. Il giorno 22 agosto il suddetto treno è rientrato in servizio regolare anche se con qualche problemino iniziale. Nel mese di settembre sono stati inviati alla revisione i carrelli del treno 001.

Per una serie di sfortunate circostanze nel mese di ottobre la società Ferrovie Udine Cividale si è venuta a trovare con un solo treno funzionante, lo Stadler 002, su 5 automotrici totali. L'altro Stadler, infatti, aveva ancora i carrelli in Ungheria per la revisione, mentre le tre automotrici AD 900 e i due rimorchi erano fermi per diversi motivi. La 910 smontata di varie parti in officina, la 904 e il rimorchio Bp 373 fermi in stazione a Cividale sembra per scadenza di alcune revisioni, mentre la AD 901 era in regolare servizio fino a quando è sopraggiunta anche per lei una scadenza di revisione. Fermo anche il suo rimorchio Bp 372.

In base alle nuove normative ANSF infatti, le revisioni possono essere effettuate solo da aziende riconosciute che a fine lavoro certificano il tutto. La FUC non è autorizzata a farlo e deve rivolgersi a ditte esterne. Considerato che dei due binari di officina uno è occupato dallo Stadler privo di carrelli e l'altro è utilizzato anche per la manutenzione delle locomotive Siemens, tutte le operazioni sono rallentate se non bloccate. E così da un giorno all'altro non è stato possibile effettuare i treni incrocianti nelle ore di punta con pesanti disagi soprattutto nelle ore frequentate dagli studenti. La FUC ha predisposto dei bus sostitutivi con allungamento della percorrenza e sovraffollamento nonostante ne fossero previsti due in entrambe le direzioni. Immediate sono state le proteste dei viaggiatori e anche dei Sindaci interessati dalla linea.

Pronta la risposta dell'Amministratore Unico della FUC Maurizio Ionico che sostanzialmente scarica tutte le responsabilità sulla Stadler, rea, a suo dire, di non aver rispettato i tempi di consegna previsti, stravolgendo le attività di officina. La spiegazione non

Incrocio a Remanzacco tra i due Stadler della FUC l'8 novembre 2017

Incrocio a Remanzacco tra la AD 901 e l'ATR 110 001 il 26 ottobre 2017 (foto D. De Anna)

ha convinto del tutto né i viaggiatori né i sindaci e noi sappiamo che molte decisioni manutentive non erano state pianificate per tempo.
Anche il comitato pendolari è intervenuto sulla questione andando giù duro e chiedendo la testa dell'amministratore Ionico e la sua sostituzione con un management capace e non legato alla politica. Lamenta anche altre criticità riguardo il sovraffollamento di alcune corse, la mancanza di un biglietto integrato treno-bus e si dice preoccupato per la recente fuga di macchinisti verso altre aziende, attratti da migliori condizioni economiche.
Le giornate di passione sono state parecchie e solo agli inizi di novembre è rientrata in servizio la AD 901. Dato, però, che nelle ore di punta la sua capacità è insufficiente è stato messo un bus di supporto. Detta situazione è proseguita fino all'8 novembre quando lo Stadler 001 è rientrato finalmente in servizio. Era da oltre un anno e mezzo che non si vedevano entrambi i convogli, a sottolineare il calvario di questi due treni in ormai 10 anni di servizio. In alcune giornate di novembre si è ancora ripetuto qualche servizio con la AD 901 e conseguenti bus di supporto, poi da dicembre tutto regolare con tre automotrici su 5 in servizio.
Ad oggi i due rimorchi e le AD 904 e 910 sono ancora ferme e non si intravede una soluzione a breve.
La FUC ha provveduto a rimborsare quanti ne facessero richiesta per i disagi subiti, quantificando il tutto in 22,00 euro. Io stesso ne ho fatto richiesta ricevendo regolare rimborso. Tutto bene quel che finisce bene? Non proprio, dato che rimangono ombre e dubbi sulla gestione regionale della società. Daniele De Anna

Servizi sostitutivi sulla FUC. Stazione di Udine 21 ottobre 2017 (foto D. De Anna)

La mostra per i 110 anni della Polfer

Quest'anno ricorrevano i 110 anni dalla fondazione della specialità della Polizia Ferroviaria. Nasceva infatti il 24 giugno del 1907, con provvedimento dell'allora ministro dell'interno Giolitti, come organo di pubblica sicurezza deputato alla prevenzione e repressione dei reati in ambito ferroviario.
Una specialità considerata polizia di prossimità per eccellenza, essendo da sempre a stretto contatto con la gente e che ha saputo evolversi negli anni.
Per l'occasione il comando udinese, d'accordo con quello compartimentale, ci ha chiesto di allestire una mostra a tema ferroviario, prevalentemente fotografico, che si è tenuta dal 7 al 24 novembre scorso. Incredibilmente sono riusciti ad ottenere come spazio espositivo il famoso “cubo di vetro” all'interno dell'atrio della stazione, ormai da anni inutilizzato.
Parte delle foto sono state messe a disposizione dall'archivio della stessa Polfer, mentre le altre provenivano invece dal nostro archivio e riguardavano prevalentemente la ferrovia Pontebbana e la stazione di Udine, che già erano state esposte in numerose occasioni. Le foto erano appese a grigliati addossati alle pareti di vetro mentre al centro del cubo spiccava il nostro diorama in scala 1:160 della stazione di Udine con la tettoia ambientato agli inizi del '900 e il diorama del ponte strada-ferrovia sul torrente Torre, linea Udine-Cividale, in scala 1:87 realizzato di recente dal socio Alfio Spoto.
Sul ponte era riprodotta una scenet-

I discorsi delle autorità della Polizia durante l'inaugurazione della mostra

I diorami della stazione di Udine e del ponte sul torrente Torre sulla linea Udine-Cividale

Alcune delle fotografie esposte (tutte foto di D. De Anna)

ta a tema: un posto di blocco della polizia mentre a fianco transita la AD 901 della Ferrovia Udine-Cividale. Il tutto poteva essere ammirato dall'esterno senza bisogno quindi di aprire il cubo e di presenziare all'esposizione stessa. Gli uomini del locale comando Polfer ci hanno aiutato nell'allestimento e nello smantellamento.
All'inaugurazione erano presenti numerose autorità, oltre al comandante regionale Polfer, in rappresentanza di Prefettura, Questura, Carabinieri, oltre a dirigenti regionali di RFI, Trenitalia e FUC, ed associazioni di poliziotti e ferrovieri pensionati.
Considerata la posizione strategica la mostra non passava inosservata e per una quindicina di giorni, è stata ammirata da chiunque passasse nell'atrio della stazione. Dopo lo smontaggio lo spazio è tornato alla situazione di vuoto precedente.
Siamo quindi orgogliosi, non solo di aver contribuito alle celebrazioni di una importante ricorrenza per la Polizia Ferroviaria, ma anche di aver ridato vita a quella triste sequenza di vetrine vuote che è diventato l'atrio della nostra amata stazione.

Daniele De Anna

Scenetta con posto di blocco della polizia sul diorama del ponte sul Torre sulla linea Udine-Cividale

Nuovi collegamenti con l'Austria

L'orario ferroviario 2018, entrato in vigore il 10 dicembre 2017, ha portato significativi miglioramenti nei collegamenti con l'Austria lungo la Pontebbana.
Tra Udine e Villaco oggi vi sono ben 8 coppie di collegamenti giornalieri (solo in parte con autobus), tanto che nemmeno nel glorioso passato ferroviario della Pontebbana si ricorda una tal abbondanza: infatti, all'epoca del binario unico, i collegamenti giornalieri erano solo tre, Gondoliere, Romulus ed Italien-Österreich Express (tralasciando ovviamente, allora come oggi, il treno di notte fonda che collega Roma/Milano con Vienna e oggi anche Monaco).
Nel dettaglio, accanto alla riconferma del Micotra Udine-Villaco, l'orario 2018 porta due coppie di RailJet Vienna-Venezia (da Vienna arrivo a Udine alle ore 12,16 e 18,16; per Vienna partenza da Udine alle ore 11,46 e 17,46); con gli IntercityBus ÖBB altrettante coppie di collegamenti Klagenfurt-Venezia, Villaco-Venezia, Villaco-Udine (una coppia circola solo nel periodo marzo-ottobre); riconfermato anche il NightJet Venezia-Vienna via Salisburgo, con sezione per Monaco di Baviera, tutto gestito dalle Ferrovie Austriache che sono subentrate alla DB in tutti i collegamenti notturni, acquisendone parte del materiale rotabile (carrozze cuccette e vagoni letto), per i quali è stata adottata la nuova livrea in maniera ormai quasi uniforme.

L'ultimo EC 31 appena partito da Udine in direzione Venezia il 9 dicembre 2017 (foto E. Ceron)

A tal proposito bisogna dire che nelle ultime settimane di percorrenza dell'Eurocity Vienna-Venezia "tradizionale", si potevano vedere spesso in composizione le carrozze NightJet con posti a sedere "Sitzwagen", che con la loro livrea blu scuro, "rompevano", o per meglio dire vivacizzavano, l'uniforme cromaticità degli Eurocity ÖBB, che ormai sono rimasti tali solo sulla linea del Brennero per i collegamenti verso Monaco di Baviera.

Il primo RailJet, il RJ 132 Gondoliere, a fianco del Micotra. Udine, 10 dicembre 2017 (foto D. De Anna)

Pilota RailJet battezzata Spirit of Venezia. Udine, 10 dicembre 2017 (foto A. Fanutti)

Comunque, la novità principale in Pontebbana è rappresentata dall'utilizzo dei modernissimi RailJet di ultima generazione anche nei collegamenti con Venezia, composizioni che già da anni sono in servizio dalla capitale austriaca verso Budapest, Zurigo, Monaco di Baviera, Praga, oltre che nei collegamenti interni a lunga percorrenza.
Il 10 dicembre 2017 il primo RailJet verso Vienna (partenza da Udine alle ore 11,46), il treno era trainato dalla Taurus 1216 001, ovvero la prima del gruppo, che agganciava il convoglio dal lato della carrozza pilota battezzata "Spirit of Venezia"; il primo RailJet da Vienna (arrivo a Udine alle ore 12,46) era invece trainato dalla Taurus 1216 019 in livrea pubblicitaria del servizio di navigazione sul lago tirolese "Achensee".

Alessandro Fanutti

Sezione da Monaco in coda dell'EN da Vienna. Udine, 7 dicembre 2017 (foto A. Fanutti)

Il primo RJ 131 San Marco con la Taurus 190 019 Achensee durante la sosta a Udine il 10 dicembre 2017 (foto C. Canton)

Udine, 10 dicembre 2017, i RailJet della sera del primo giorno di servizio

RJ 130 San Marco con la Taurus Achensee

RJ 133 Gondoliere con Taurus World Record in partenza sotto una leggera nevicata (foto D. De Anna)

Uno dei primi RailJet con locomotiva in livrea dedicata, la 190 020, fermo al segnale di protezione della stazione di Udine il 27 dicembre 2017 (foto E. Ceron)

L'orario ferroviario 2018 in Austria

Il nuovo orario ferroviario delle ÖBB, valido dal 10 dicembre 2017, prevede le seguenti novità.
Il RailJet della sera Vienna-Innsbruck viene prolungato fino a Bregenz.
L'Eurocity Monaco-Innsbruck-Verona della sera prosegue ora fino a Bologna C.le.
Sulla Pontebbana, introduzione di due coppie di RailJet Vienna-Venezia, conferma delle due coppie di Micotra Villaco-Udine, introduzione di una coppia di IntercityBus Villaco-Udine in coincidenza con i RailJet Vienna-Villaco, una coppia di IntercityBus Klagenfurt-Venezia ed un'altra coppia, sempre via strada, Villaco-Venezia; conferma del NightJet Venezia-Vienna/Monaco, via Salisburgo.

RailJet sponsorizzato dalla Federcalcio austriaca Villach, 13 settembre 2015 (foto A. Fanutti)

L'ICE Vienna-Francoforte velocizza la percorrenza, guadagnando 25 sui tempi di viaggio.
Nei periodi vacanzieri, istituzione di un RailJet periodico Vienna-Kitzbühel (in Tirolo).
Verso est, nuovi collegamenti Vienna-Brno, mentre l'Eurocity Vienna-Bohumìn è prolungato su Katowice (Polonia); il RexZug Vienna-Bratislava è allungato su Kosice.
Nuovo collegamento mattutino Praga-Vienna-Graz.

Altre novità: rinnovo dei treni regionali con l'ampliamento dei raggi d'azione dei CityJet (98 convogli già in servizio, per arrivare in qualche mese ad un totale di 145 unità), agli standard dei quali sono stati revampizzati anche altri convogli regionali (187 Talent e 60 Desiro); tariffe stabili, con incremento entro il tasso di inflazione, eccetto le carte vantaggi (Monatskarte e Sparschiene) che restano invariate.

Alessandro Fanutti

L'orario ferroviario 2018 in Slovenia

L'orario ferroviario 2018 delle Ferrovie Slovene SŽ, in vigore dal 10 dicembre 2017, vede la conferma di molti collegamenti già esistenti, sia a livello internazionale che nazionale.
Si ha la conferma dell'EC "Mimara" Zagabria-Lubiana-Villaco-Monaco di Baviera-Francoforte (carrozze ÖBB che a Villaco vengono inserite in un EC da Klagenfurt verso la Germania), l'EC "Sava" Vinkovci-Zagabria-Lubiana-Villaco, gli Euronight Belgrado-Lubiana-Villaco-Innsbruck-Zurigo e l'EN "Lisinski" Zagabria-Lubiana-Monaco di Baviera (con moderno materiale rotabile delle HŽ).
Budapest può essere raggiunta da Lubiana con l'EC "Citadella" via Hodoš; sempre attraverso il valico di Hodoš, ai sabati dal 24 giugno al 2 settembre 2018, circola il treno "Istra" Budapest-Lubiana-Pola.
Capodistria può essere raggiunta da Maribor al mattino ed al pomeriggio rispettivamente con gli IC "Pohorje" e "Koper".

Decisamente orrendo questo complesso 814-813 SŽ in viaggio tra Bohinjska Bela e Bled Jezero il 22 maggio 2016 (foto A. Fanutti)

Vienna è raggiunta dagli Eurocity "Emona" Lubiana-Maribor-Vienna e "Croatia" Zagabria-Zidani Most-Maribor-Vienna.
Il treno "Opatija" Lubiana-Rijeka del mattino ha anche una sezione notturna da Monaco di Baviera, che giunge nella capitale slovena con l'EC "Lisinski"; un collegamento tra Lubiana e Fiume è comunque previsto anche nel pomeriggio, denominato "Ljubljana".
A livello interno, accanto agli ICS svolti con Pendolini tra Lubiana e Maribor (cinque coppie al giorno per un'ora e 50 minuti di percorrenza), si segnalano (almeno sull'orario) gli otto collegamenti Lubiana-Villa Opicina, con prosecuzione con bus urbano su Trieste Centrale per poi raggiungere altre località italiane servite con treni a lunga percorrenza, nonché due coppie di autobus diretti sull'intero percorso; sulla Transalpina abbiamo 8 coppie di collegamenti Jesenice-Nova Gorica; sei i collegamenti delle navette per le auto Bohinjska Bistrica-Most na Soči, dei quali uno prolungato su Nova Gorica (l'ultimo della sera, necessario per il ricovero notturno del treno) ed uno limitato a Podbrdo (a metà giornata).

Alessandro Fanutti

Notizie Flash

a cura di Claudio Canton

Ferrovie Nord Milano sbarca in regione? Scalpore ha suscitato la notizia dell'acquisto di 3 azioni in possesso di una piccola srl socia di ATAP, il gestore del trasporto pubblico locale su gomma della provincia di Pordenone, nonché socio di TPL FGV scarl società vincitrice della gara per la gestione del tpl stradale, ferroviario e su acqua regionale (assegnazione però ancora sotto ricorso). La strategia di FNM è di inserirsi nel trasporto locale del Nordest acquisendo il controllo di alcune imprese locali. Nel caso dell'ATAP farebbe valere il diritto di prelazione dei soci visto che altri soci avrebbero intenzione di cedere le loro quote, arrivando anche alla maggioranza delle quote da fare valere poi in TPL FVG. L'iniziativa non è piaciuta alla politica e la regione è intervenuta promuovendo una società di scopo in cui anche gli enti locali potranno confluire le loro quote. In seguito l'assemblea dei soci di ATAP ha deliberato l'acquisto delle azioni proprie che erano state messe in vendita, bloccando per il momento le mire di FNM.

La regione FVG ha prorogato di due anni, fino alla fine del 2019, il contratto con Trenitalia per la gestione del servizio locale. Nel caso che l'appalto per l'affidamento dei servizi ferroviari avvenga prima di tale data, il contratto potrà essere revocato. Per mantenere tale servizio biennale ha anche stanziato un contributo di 82,6 milioni di euro. Si prevede la riapertura totale della Pedemontana, il potenziamento dei servizi estivi, l'apertura nei fine settimana della Udine-Cervignano, la riattivazione dei collegamenti con Lubiana e l'effettuazione di treni storici in collaborazione con Fondazione FS. Ha inoltre ha stanziato 3,1 milioni di euro per il mantenimento delle Frecce su Milano e Roma, 1,5 milioni per il Micotra, 2,42 milioni per la FUC e 400 mila euro per il 2017 e 1,6 milioni di euro per il 2018 quale contributo per favorire il trasporto su rotaia delle bramme dal porto di Monfalcone alla zona industriale dell'Aussa Corno.
Infine sei milioni di euro sono stati stanziati dal comitato direttivo del Programma di cooperazione transfrontaliera Interreg Italia-Austria a favore di Friuli Venezia Giulia, Veneto e Carinzia per promuovere programmi di cooperazione transfrontaliera; tra questi l'intermodalità bicitreno e bus-bici e il trasporto merci intermodale.

Il 10 di ottobre è stato siglato l'accordo tra il Ministero delle infrastrutture e trasporti, la regione e la società Ferrovie Udine Cividale che assegna 966.000 euro di cofinanziamento statale per la realizzazione del progetto di aggiornamento dei sistemi di sicurezza ferroviaria della linea Udine-Cividale. Il progetto esecutivo elaborato da FUC è ora all'attenzione della ANSF per essere approvato, dopodiché sarà immediatamente cantierabile. Si prevede di adeguare la linea agli standard RFI con blocco automatico conta assi, SCMT e controllo del traffico centralizzato con DCO situato a Cividale. Di questi interventi si parla da diversi anni, almeno dal 2009, e il costo complessivo è di 8.439.426 euro finanziati dalla regione.

Daniele De Anna

La tratta ferroviaria mai ultimata Cormons-Redipuglia è stata acquistata

dalla regione FVG alla simbolica cifra di un euro. Dei 12,5 km della sede stradale che era stata realizzata tra il 1949 e il 1989 per accorciare il percorso tra Udine e Monfalcone evitando l'ansa di Gorizia poco più di una decina verranno trasformati in percorso ciclopedonale. I rimanenti circa 2 km erano già stati utilizzati qualche anno fa per realizzare la circonvallazione stradale di Mariano del Friuli.

L'amministratore delegato della società FUC ha annunciato che con l'orario estivo 2018 il Micotra sarà prolungato fino a Trieste nei fine settimana. Ha sottolineato inoltre il sempre maggiore apprezzamento che incontra questo servizio con aumento costante dei passeggeri e delle biciclette trasportate.

L'Interporto di Cervignano diventerà un centro per la movimentazione delle auto Renault prodotte negli stabilimenti dell'est Europa. Si prevede un traffico di circa 30000 veicoli all'anno.

Il 29 novembre nella stazione di Tarvisio Boscoverde è stato inaugurato il "Ristorante alla Stazione". E' stato ricavato nei locali dove si trovava la mensa presi in affitto da un imprenditore del settore e offre una quarantina di posti con servizio anche di pizzeria. In futuro il titolare prevede anche di occupare una sala a fianco per organizzare serate di degustazione ed intrattenimento.
Sempre nella stazione di Tarvisio Boscoverde è da un anno che gli ascensori sono fuori uso perché si è in attesa dei finanziamenti per il loro adeguamento alle nuove normative. Molte le proteste di chi ha qualche difficoltà motoria, valigie ingombranti, passeggini, ecc., e perciò incontra difficoltà a raggiungere i binari attraverso le scale.
Infine in questa stazione saranno eseguiti dei lavori per migliorare l'accesso alla pista ciclabile Alpe Adria e a quella per Fusine e la Slovenia, entrambe costruite sul sedime di ferrovie dismesse.

La società che ha acquistato i fabbricati della vecchia stazione di Tarvisio C.le ha presentato un progetto per il loro recupero. Si pensa di realizzare appartamenti per edilizia agevolata convenzionata e una serie di strutture ricettive turistiche, tra queste un ostello a servizio della ciclabile Alpe Adria.

Nell'ambito di un programma di promozione turistico-culturale del territorio dell'Uti del Friuli Centrale che vede coinvolti varie entità, tra le quali Trenitalia, FUC, RFI, Centostazioni e SAF, verrà realizzato all'interno della stazione di Udine uno spazio dove verranno promosse le attività che si svolgono sul territorio.

Proteste per i passaggi a livello si registrano anche a San Vito al Tagliamento. In questo caso perché bloccano per molti minuti la circolazione stradale, e spesso anche i mezzi di soccorso, per il passaggio di un Minuetto con pochissime persone a bordo. Il consiglio comunale ha perciò inserito nel documento di programmazione 2018-2020 la progettazione del più volte ipotizzato sovrappasso sulla SP 1 anche se c'è chi preferirebbe un sottopasso.

Gli abitanti di una via vicino allo scalo merci di San Giorgio di Nogaro protestano per le manovre che si svolgono per lo smistamento dei carri da e verso il porto e lo scalo industriale e principalmente per una locomotiva diesel di una ditta privata che secondo loro è rumorosa e che produce fumo puzzolente. Lamentano anche danni alle case prodotti dalle vibrazioni prodotte dal movimento dei treni.

Nell'ex stazione di Villa Santina sono stati restaurati i centenari affreschi che decorano il soffitto di quella che era la sala d'attesa.
Tempo fa era stata anche restaurata esteticamente la locomotiva a vapore 880.108 esposta nel piazzale antistante l'ex stazione.

L'orso Elisio, un plantigrado monitorato dall'università di Udine con un radiocollare, che di solito staziona in Carnia, è stato investito il 20 settembre da un treno nei pressi di Tolmino sulla linea Transalpina. Il macchinista ha dichiarato di averlo visto all'ultimo momento e che dopo l'urto ha fatto tre capitomboli proseguendo però la sua corsa. A seguito dell'incidente ha preferito rientrare a "casa" sui monti della Carnia dopo avere passato circa un mese in Slovenia.

Grande affluenza di pubblico - si parla di centinaia di persone - nella stazione di Udine il 25 ottobre per vedere il "mitico" Venice Simplon Orient Express che ha effettuato la solita fermata durante uno dei viaggi per Vienna/Budapest. Tutto ciò perché sul giornale locale era stato annunciato il suo passaggio. Sembrava un evento eccezionale perché nessuno sapeva che il VSOE passa più volte all'anno per Udine!

L'esposizione nella stazione di Cividale, nei giorni in cui si ricordava il centenario della rotta di Caporetto, della locomotiva a vapore T3 SV 321 e della cisterna e del carro a sponde basse della FUC ha suscitato l'interesse verso i treni turistici. Infatti la vicesindaco di Cividale e alcuni cittadini sono entusiasti del fatto che la locomotiva e le carrozze ex Ferrovie Modenesi possano essere restaurati ed utilizzati sulla Udine-Cividale per effettuare treni storici da abbinare con un servizio di bus verso Caporetto e i luoghi della Grande Guerra.

Le sbarre dei passaggi a livello della Udine-Cividale sono spesso prese di mira dagli automobilisti. L'ultimo incidente si è verificato il 18 novembre nel PL vicino alla stazione di Cividale dove, si dice a causa di un guasto al cambio automatico, un'auto è finita contro la barriera. Il treno appena partito dalla stazione è riuscito a frenare in tempo, ripartendo però solo dopo l'arrivo della polizia.

Il 23 novembre il macchinista del Frecciarossa Trieste-Milano del pomeriggio ha saltato la fermata di Cervignano fermandosi solamente oltre la stazione. Ai viaggiatori in attesa era stato annunciato che sarebbe retrocesso, ma ciò non è stato possibile perché il doppio cambio banco avrebbe comportato un ritardo consistente. Hanno dovuto perciò prendere il successivo regionale veloce e raggiungere il Frecciarossa che a Mestre era stato fermato per attenderli.

Il 19 dicembre un nigeriano irregolare a cui veniva contestata la mancanza del biglietto ha aggredito il capotreno e la hostess del Micotra che nel pomeriggio di dirigeva verso Villach, nonché un poliziotto fuori servizio che era intervenuto.

Trainwatching

Anche quest'anno si è tenuto il “Viaggio della memoria” da Redipuglia a Caporetto per visitare i siti della Grande Guerra con il treno storico a vapore e figuranti in divisa d'epoca. La partenza da Redipuglia è avvenuta con i bus e nella stazione della Transalpina a Nova Gorica i partecipanti sono saliti sul treno a vapore delle SŽ trainato dalla 33 037; all'arrivo a Most na Soči nuovo cambio di mezzi per proseguire verso Caporetto con i bus.

Lucio Montagner

Locomotiva 33 037 SŽ in partenza da Nova Gorica il 5 novembre 2017 per Most na Soči con il treno della memoria che ha collegato Redipuglia a Caporetto (foto L. Montagner)

Giovedì 23 novembre è arrivata a Udine Parco la prima locomotiva politensione Vectron per un'impresa italiana. Si tratta della 193 847 di InRail. Il giorno successivo è stata portata nel deposito FUC. Enrico Ceron

193 773 RTC in livrea 150° Brennero in transito a PM Vat l'11 novembre 2017 (foto D. Carlutti)

La Vectron 193 847 InRail nel deposito FUC (sopra) e a Udine Parco (a sinistra) il 24 novembre 2017 (foto E. Ceron)

Il 30 dicembre era presente a Udine Parco la locomotiva 193 280 ELL (European Locomotive Leasing - Wien), da ottobre noleggiata a Logistik and Transport GmbH - Graz, che è abilitata a viaggiare in Germania, Austria, Svizzera, Italia e Olanda. Enrico Ceron

La locomotiva Vectron 193 280 ELL in sosta a Udine Parco il 30 dicembre 2017 (foto E. Ceron)

N° 87 - Anno 22 (N° 4 / 2017)

Supplemento di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine.
Distribuzione gratuita. Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94

Direttore responsabile: Roberto Francescatto

Capo redattore: Claudio Canton

Direzione: via XXIII Marzo 1848, 26 - Udine
Redazione: Carrozza SAT - Stazione di Udine - Scalo Sacca

Fotocopiato in proprio